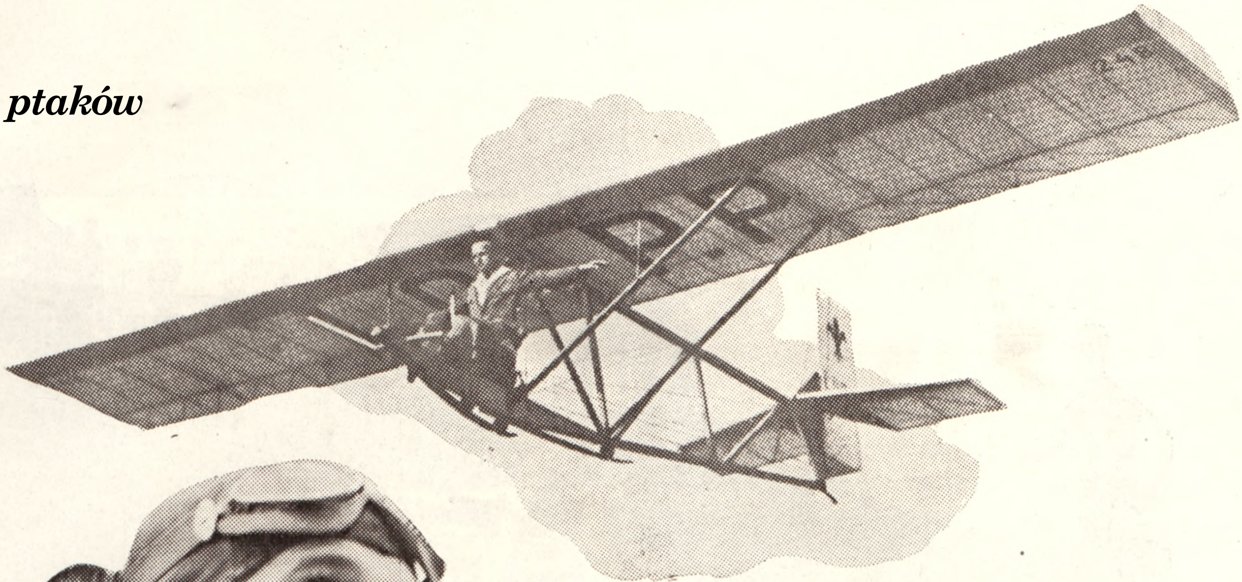
Rok IV 25 września 1938 Nr. 39

POLSKA

Śiadami ptaków





Szybownictwo polskie zajmuje dziś drugie miejsce w świecie, dzięki doskonałej organizacji i dzięki licznym, bohaterskim szermierzom sprawy szybownictwa. Na zdjęciu słynny lotnik szybowcowy, major Peterek, Komendant Obozu Szybowcowego w Ustianowej.

NA SKRZYDŁACH POLSKICH SZYBOWCÓW

Mało kto wie o tym, że Polska w dziedzinie szybownictwa zajmu* je drugie miejsce w świecie po Niemcach. Ilość naszych pilotów dochodzi do kilkunastu tysięcy, szybowce liczymy na setki.

W roku 1937 w lotnictwie świa* towym 900 pilotów posiadało dy* plomy „wyczynowych pilotów szy* bowcowych". Z tej liczby na Niem* cy przypadało 200, na Polskę 130, na Szwajcarię 3, Austrię 11, Jugo* sławię 2, Francję 17, Węgry 2 itd. Poza tym Polska sprzedała zagrani* cy licencję na budowę 3 szybów* ców.

Tak jest dzisiaj.

Pionierskie szlaki polskiego szybowniclwa

Dziesięć lat temu szybownicy two było prawie że nieznane u nas.

Zainteresowało się nim kilku studentów politechniki lwowskiej.

Bez środków prawie, bez po* mocy i wzorów zagranicznych roz* poczęli prace na własną rękę.

Z szybowcem własnej konstruk* cji (inżyniera Czerwińskiego) ory miechowej już z szybowcem, loty na nowych terenach, wyszkolenie kilku nowych szybowników.

Czas lotu wzrasta od czterech minut i czternastu sekund do prze* szło dwóch godzin, zdobytych zno* wu przez Grzeszczyka.

Na wiosnę i jesienią odbywa się pięć nowych wypraw do Bezy

Wreszcie na podstawie zdobyy tych doświadczeń wprowadza się własne metody szkolenia bez uciey kania się do wzorów zagranicznych.

Już nie na wyprawach szkoli się szybowników i odbywa loty doy świadczalne, ale we własnych, stay łych szkołach szybowcowych.

W roku 1932 udatne wystąy pienie na arenie międzynarodowej na zawodach w Rhón w Niemczech.



Szkolenie młodych szybowników. Szybowiec szkolny ustawiono na „chwie/nicy". Żołnierz z boku wychyla go z poziomu i kierunku, pilot zaś zapomocą steru przywraca szybowiec do równowagi.

ganizuje się wyprawa pod Złoy czów. Tu w odpowiednich górzyy stych terenach dokonywują się pierwsze próbne loty.

Wyniki są wprost wspaniałe. Inżynier Grzeszczyk dokonuje loy tu, trwającego **cztery minuty i cztery naście sekund!**

Przy następnym locie ulega jedy nak ciężkiemu wypadkowi. Podkoy puje to zaufanie do szybownictwa.

Mimo to tenże sam Grzeszczyk wraz ze swymi towarzyszami loy tów i prób odbywa zimą na nary tach nową wyprawę dla zbadania terenów w miejscowości Bezmie> chowa.

Na wiosnę wyjazd do tejże Bezy miechowej. Każda z nich przynosi dalsze doświadczenie, rekordy, poy stępy i nową liczbę uczniów.

W tymże roku powstaje instyy tut techniki szybowcowej we Lwoy wie.

Wyczyny naszych szybowników

W 1932 roku najdłuższy przey lot wynosił 17 km, w roku 1933 — 84 km, w r. 1934 — 210 km, w r. 1935 — 210 km, w r. 1936 — 332 km, w r. 1937 — 351 km, w r. 1938 — 577 km.

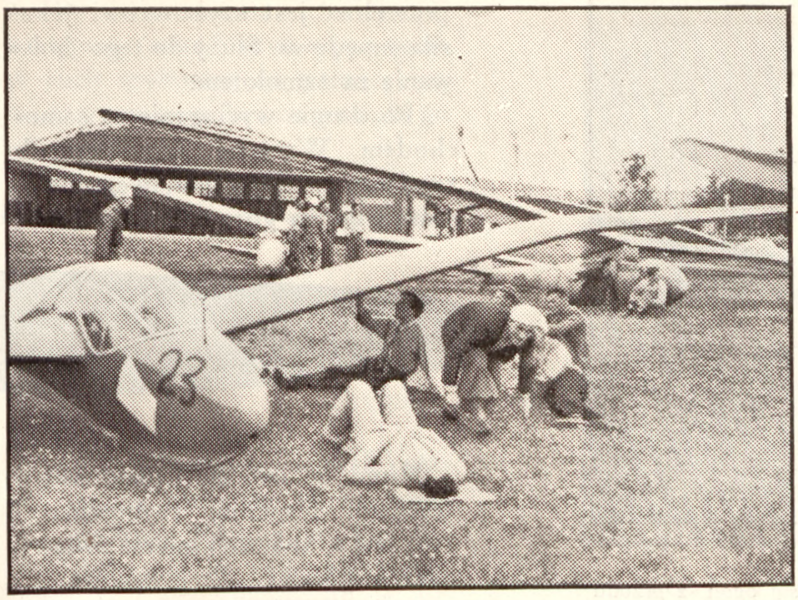
Największa wysokość, jaką oy siągnięto w r. 1932, wynosiła 470 m. Obecnie — 3435 m. Najdłuższy czas lotu wynosił w r. 1929 — 4 minuty, w 1938 — 24 godz. 14 min.

Natomiast międzynarodowy rey kord długości lotu w linii prostej wynosi 652 km i należy do Sowiey tów.

Rekord wysokości należy do Niemców i wynosi 4325 m.

Rekord czasu lotu również do Niemców — wynosi 36 godz. i 25 min.

Szereg naszych pilotów posiada już dziś przeloty ponad trzysta kiy



2 tegorocznych zawodów szybowcowych w Maslowie (koło Kielc); lotnicy odpoczywają pod skrzydłami swych ptaków, czekając na kolejkę startu. Na przedzie widać skrzydło i część kadłuba szybowca wyczynowego z zamkniętą kabinką.

lometrów. Przeloty stukilometro* we, niedawno tak rewelacyjne, są na porządku dziennym, przy czym dziś już lata się do z góry zamierzo* nego celu.

Polska jest pierwszym na świe* cie krajem, który zagadnienie szy* bownictwa ujmuje w ramy praw* ne.

Jesienią 1937 r. Ministerstwo na podstawie dziesięcioletnich do* świadczeń opracowuje i wydaje u* stawę, obejmującą całokształt szy* bownictwa, organizację, wyszkolę* nie, kwalifikacje instruktorskie, sprzęt i jego kontrolę, szybowiska itd.

Śladami piaków

Na czymże więc polega lot te* go dziwnego ptaka powietrznego, nie posiadającego motoru?

Wytnijmy sobie samolocik z papieru i puśćmy go w powietrze. Zobaczymy, że utrzymuje się on czas jakiś, stale jednak zbliżając się ku ziemi. Lot taki nazywa się lotem „ślizgowym" — takim sa* mym lotem leci szybowiec. Stop* niowo udoskonalając nasz samolo* cik, regulując stosunek między skrzydłem, kadłubem itd., docho* dzimy do coraz lepszych wyników.

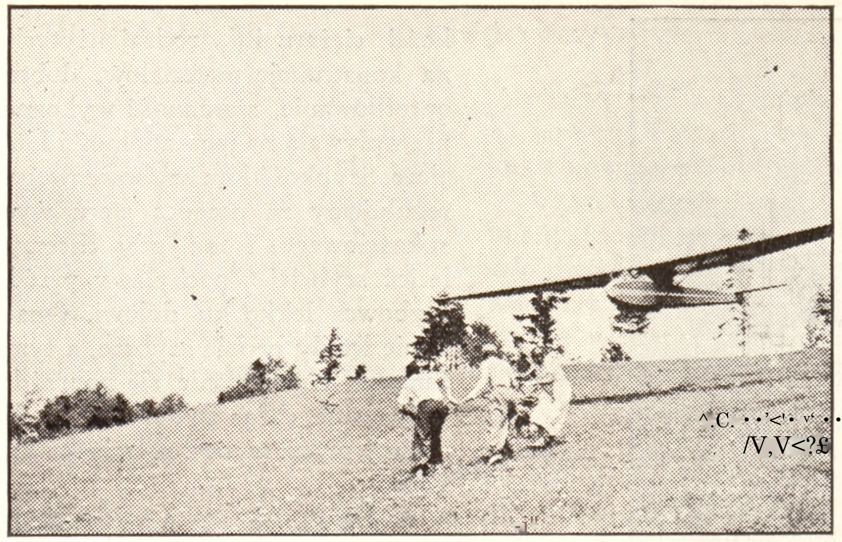
Podobnie ma się i z konstrukcją szybowca. Stosunek proporcjonal* ny poszczególnych części, ich wiel* kości, ciężaru itd., rodzaj użytych na konstrukcję materiałów, dobre oprofilowanie, staranność wykona* nia wpływają na jego zdolności lot* nicze. Szybkość lotu szybowcowego regulujemy za pomocą steru wy* soikościowego, i tak, gdy chcemy lecieć szybciej, pochylamy przód szybowca lekko ku dołowi. Opa* danie wtedy będzie szybsze, a tym samym i posuwanie się naprzód. Odwrotnie, chcąc zwolnić lot, pod* nosimy przód szybowca leciutko ku górze.

Lot szybowca nie miałby jednak wybitniejszego celu, gdyby pole* gał tylko na locie „ślizgowym" — byłby bowiem zbyt krótkotrwały.

W powietrzu jednak znajdują się wiatry, oraz tak zwane prądy wstępujące. Trafiwszy na taki prąd, szybowiec może posuwać się naprzód, nie tracąc wysokości, bądź też może wznieść się wysoko w górę, skąd mu już łatwiej doko*

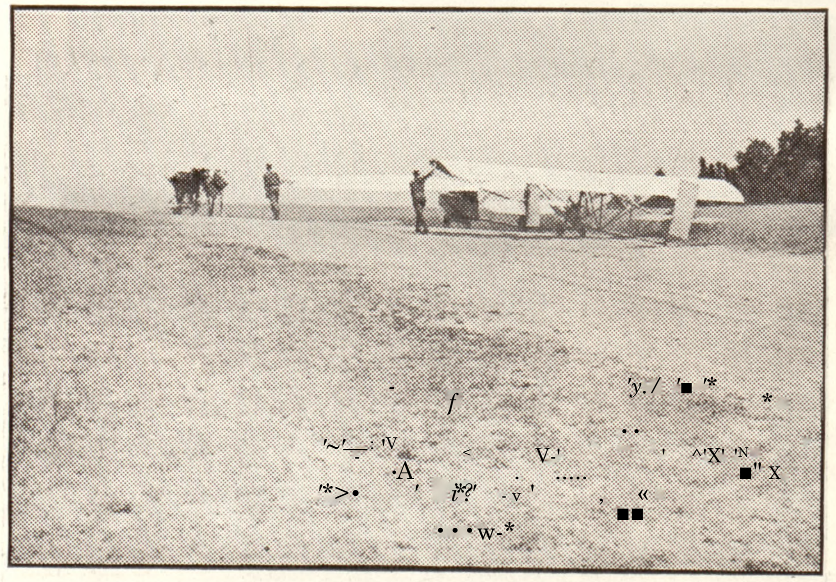


Przed startem lotnik studiuje mapę terenową, z którą się nie rozstaje podczas lotu. Na zdjęciu jeden z czołowych szybowników polskich, Ryszard Dyrgalla.



Chwila startu.
Szybowiec ustawiają na stoku wzgórza; z tyłu zaczepia się ogon, z przodu umocowuje dwie długie liny, które kilku ludzi naciąga mocno z obu stron; wtedy zwalnia się ogon i szybowiec wylatuje jak z procy ponad głowami ciągnących.

nać przelotu, gdyż nawet przy mniej dogodnych warunkach po* siada zawsze wysokość, którą mo* że wykorzystać na lot ślizgowy. Nagrzanie powietrza jest różne w zależności od rodzajów gleby, u*



Transport szybowców z powrotem na stok odbywa się zapomocą liny, nawiniętej na dźwignią. Konie, schodząc w dół, wciągają szybowiec na górą po zboczu.

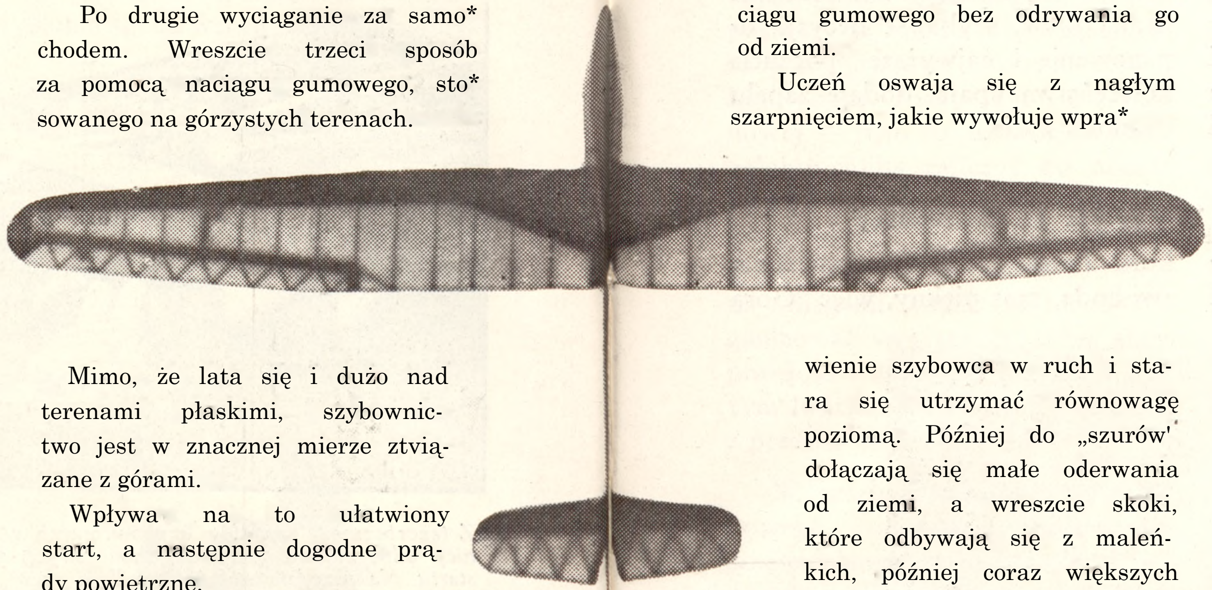
kształtowania poziomego itd. Stąd różnorodność prądów nad rozmai* tymi okolicami, przepływ nagrza* nego powietrza z miejsc cieplej* szych do chłodniejszych, słowem cały zespół różnych zjawisk i prą* dów. Nie trzeba tu również zapo* minąć o tak zwanych prądach „zstę*

pujących"; są to prądy zimnego, a tym samym cięższego powietrza.

Kwestiami powyższymi zajmu* je się metereologia, która może przewidywać, kiedy i gdzie znajdu* ją się dogodne warunki do lotu i na jakich wysokościach. A resztę dopełnia własne doświadczenie lot* nika. Musi on kombinować, obli* czać, wyczuwając i wyzyskując każde wznoszenie, każdy wiatr. Tym sposobem stara się dolecieć jak najdalej.

Do wzniesienia się w powietrze potrzebna jest szybowcowi jakaś siła napędowa. Służy do tego: holo* wanie za samolotem.

Po drugie wyciąganie za samo* chodem. Wreszcie trzeci sposób za pomocą naciągu gumowego, sto* sowanego na górzystych terenach.



Ożebrowaf' szybowca przypomini rozpostarte do lotu SFZyd/a *ptaka.*

Mimo, że lata się i dużo nad terenami płaskimi, szybownic- two jest w znacznej mierze ztwią- zane z górami.

Wpływa na to ułatwiony start, a następnie dogodne prą- dy powietrzne.

Na starcie

Jak wygląda szybowiec szkol* ny?

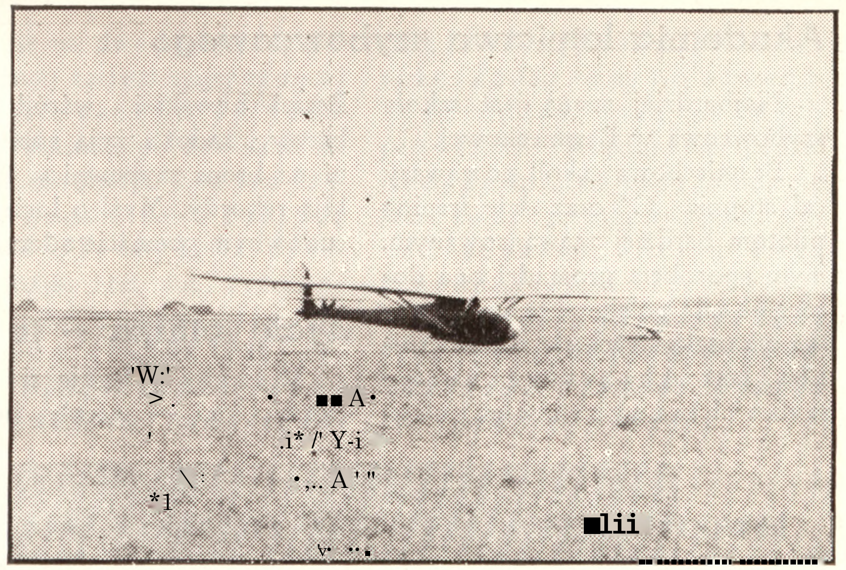
Płoza, dźwigar, siedzenie ze sklejki, skrzydło — z tyłu stery (na ilustracji wstępnej).



Szybowiec przymocowuje się do sam° 11 zapomocą długiej liny stalowej; za chwilą samolot, wystartowawszy, '>^c'3gnie szybowiec w górą, poczym na wysokości paruset metrów nastąp„ °yczepienie; samolot ląduje, zrzu- ciwszy linką, a szybowy "idzie na przelot".

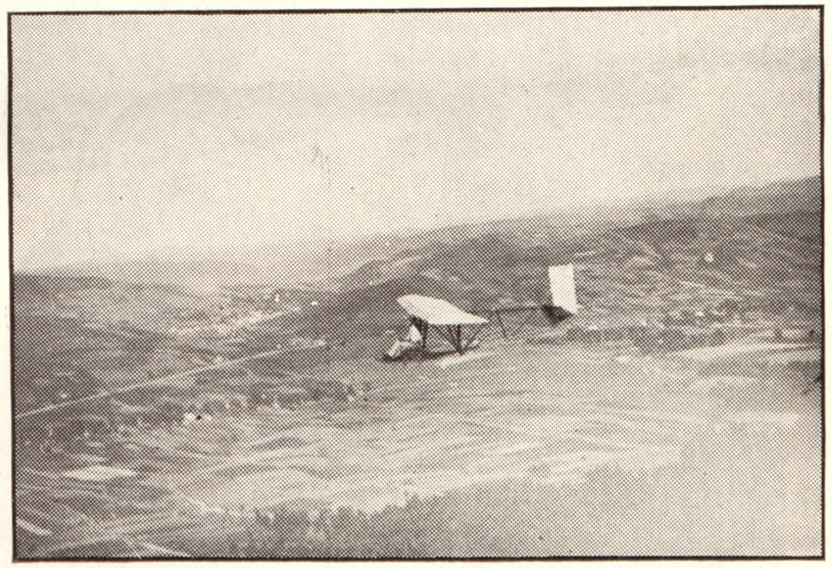
Po ćwiczeniu na „chwiejnicy" następują „szury" czyli wprawienie w ruch szybowca za pomocą na* ciągu gumowego bez odrywania go od ziemi.

Uczeń oswaja się z nagłym szarpnięciem, jakie wywołuje wpra* wienie szybowca w ruch i sta- ra się utrzymać równowagę poziomą. Później do „szurów' dołączają się małe oderwania od ziemi, a wreszcie skoki, które odbywają się z maleń- kich, później coraz większych wysokości. Uczeń kończy pierwszy stopień wyszkolenia kilkodziesięcio- sekundowymi lotami. Jest to tak zw. kat. A. Drugi stopień kat. B polega na lotach z zakrętami. Przy trzecim stopniu rozpoczynają się loty „żag- lowe". Potem uczeń przechodzi



Gładko i miękko ląduje szybowiec po ukończonym locie.

najprostsze rodzaje ewolucji: z szybowca szkolnego pierwszego ty- pu przechodzi na typ następny, po- siadający już coś w rodzaju małej kabinki dla pilota. Później otrzy- muje się trzeci typ — „szybowce kadłubowe", wreszcie treningowe i wyczynowe.



Żaglowanie wzdłuż zbocza góry. Wiatr przy omijaniu góry uderza w stok, tworząc prąd wznoszący wzdłuż zbocza. Szybowiec wykorzystywuje ten prąd, który mu pozwala czas dłuższy żaglować w obu kierunkach wzdłuż zbocza.

Wyższy kurs pilotażu ćwiczy w holu za samolotem, w ślepym pilo* tażu t.j. lataniu bez widoczności (tylko za pomocą przyrządów we mgle lub w chmurach), w akrobacji szybowcowej itd.

W kraju szybowników

Szkoły szybowcowe wyższego' typu posiadamy w Bezmiechowej i Ustjanowej na Podkarpaciu, So* kolej Górze, (pod Krzemieńcem), w Polichnie*Pinczowie pod Kielca* mi, w Tęgoborzu Koło Nowego Sącza, w Goleszowie pod Katowi* cami oraz szkoła wyższego pilota* żu na terenie płaskim w Katowi* cach. Mamy przeszło sto szkół niż* szego typu, szkolących tylko kate* gorie A i B przeważnie sezono* wych, rozrzuconych po całym kraju.

Akademia loiniciwa szybowcowego

Najbardziej znaną jest szkoła szybowcowa w Bezmiechowej.

Bezmiechowa szkoli począwszy od stopnia „C“ oraz daje trening pilotom bardziej zaawansowanym. Tym sposobem gromadzi ona do* rocznie całą polskę elitę szybowco* wą oraz szkolących się zagraniczni* ków. Jest jakby akademią naszego szybownictwa wyczynowego, miejs* Bezmiechowskiej wśród słońca, barwy i radości żyją sobie opale* ni na bronz szybownicy, trenują i biją rekordy. Myśl o locie, o tym cudownym poemacie oderwania od ziemi, zespolenia się z słońcem i powietrzem, o tym wspaniałym sporcie wyrabiającym w ludziach zimną krew, szybkość decyzji, o* panowanie i najwyższe poczucie koleżeństwa upaja, dodaje zapału i radości życia.

Życie lotnika — to lot i wyczyn podniebny

Wyczyny potęgują się — Ta* kord Polski. Szkoła ukończona, deusz Góra — wesoły, beztroski swoboda, czas piękny, więc Góra



Komendant szkoły szybowcowej obserwuje loty swoich uczniów.

cem tradycji, o które każdy, mają* cy choć trochę z szybownictwem do czynienia, musi się otrzeć.

Między malowniczymi stokami Podkarpacia, na szczycie góry

19*letni pilot bierze sobie za ambi* cję przelecieć do rodzinnego Wilna z Bezmiechowej, 577 km.

Uparł się, zadania dokonał, u* stanawiając tym samym nowy re*

lata, lata bezustannie, lata na weso* ło, dokonywując coraz to „nowych wyczynów".

A znów kpt. Włodarkiewicz to u* osobienie odwagi i obowiązkowoś*

ci, zwany pożeraczem kilometrów, słynny w kraju i za granicą lotnik szybowcowy i motorowy, on to pierwszy w Polsce rozpoczął akro* bacje szybowcowe. Major Peterek— komendant Obozu szyb. w Ustia* nowej — tego to już wogóle nale* żałoby chyba zaliczyć do miesz* kańców powietrza a nie ziemi, na którą schodzi on tylko „korkocią* giem“, „lupingiem" lub efektowny* mi „ślizgami" i tylko na to, aby or* ganizować swą szkołę, robić stałe porządki wojskowe i przynieść sza* rym ludziom ziemi trochę humoru z przestworzy.

W zeszłym roku przy próbie nowego szybowca, wskutek nie* przewidzianego defektu nowej ma* szyny major zostaje wyrzucony z szybowca z wysokości 900 me* trów. Ponieważ szybowiec opada obok niego, więc aby nie zaczepić się dopiero po trzystu metrach, roz* wija spadochron i ląduje szczęśli* wie. Trzy dni potem major znowu wypróbowuje samolot po remon* cie. Silnik zawodzi, maszyna roz* bija się o drzewa na drobne szcząt* ki, majora odwożą do szpitala.

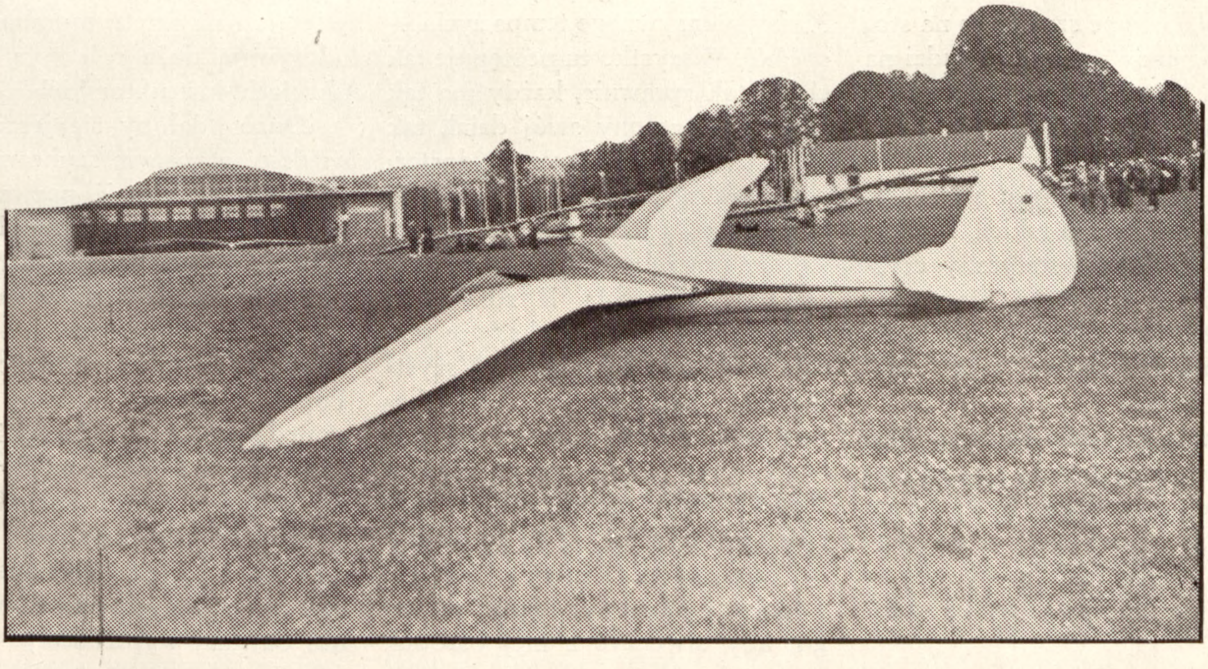
Po dokonanej operacji zszywa* nia ran doktorzy radzą nad dłuższą kuracją, a major tymczasem cichut* ko wstaje z łóżka, zabiera manatki i udaje się na dworzec a parę go* dzin później zasiada najspokojniej do swej przerwanej pracy w Ustia* nowej. Nazajutrz po dawnemu la* ta i kręci akrobacje. Cóż tam zna* czy ból, złamany nos i tych parę ran (przed kilku laty gorzej bywa* ło, gdy mając obie nogi połamane chodził tylko z największym bó* lem i trudem a jednak latał i do* wodził eskadrą). I dopiero po paru dniach intensywnej pracy opusz* czają go siły i prawie mdleje na lot* nisku. Zostaje na nowo odwiezio* ny do szpitala, gdzie po długich perswazjach decyduje się spędzić jeden dzień. „Nie mam czasu, nie mam czasu" powtarza ciągle i we* soły, jak zawsze, wraca do swego pracowitego życia.

Oto jeden z przykładów hartu i poświęcenia naszych wojskowych, zapewniający naszemu lotnictwu jak najpiękniejszy rozwój.

Usijanowa —ośrodek idei i pracy szybowcowej

Zadanie najtrudniejsze, najnie* bezpieczniejsze, tak w czasie woj* ny, jak i w czasie pokoju posiada lotnik wojskowy; od niego też wy* maga się najwyższych zalet, i to nie tylko zdrowia fizycznego, ale i za* let moralnych, siły woli, hartu, wy* trwałości, obowiązkowości, kole* żeństwa, oraz pewnej ideowości swego zadania. Aby więc otrzymać w szkołach lotniczych materiał wy* borowy i do pewnego stopnia o* swojony z powietrzem i z lotem, każdy z kandydatów przejść musi kurs szybowcowy w Ustianowej. W czasie tego kursu bada się wła-* ściwości charakteru i zdolności, kwalifikujące kandydatów tych na lotników wojskowych.

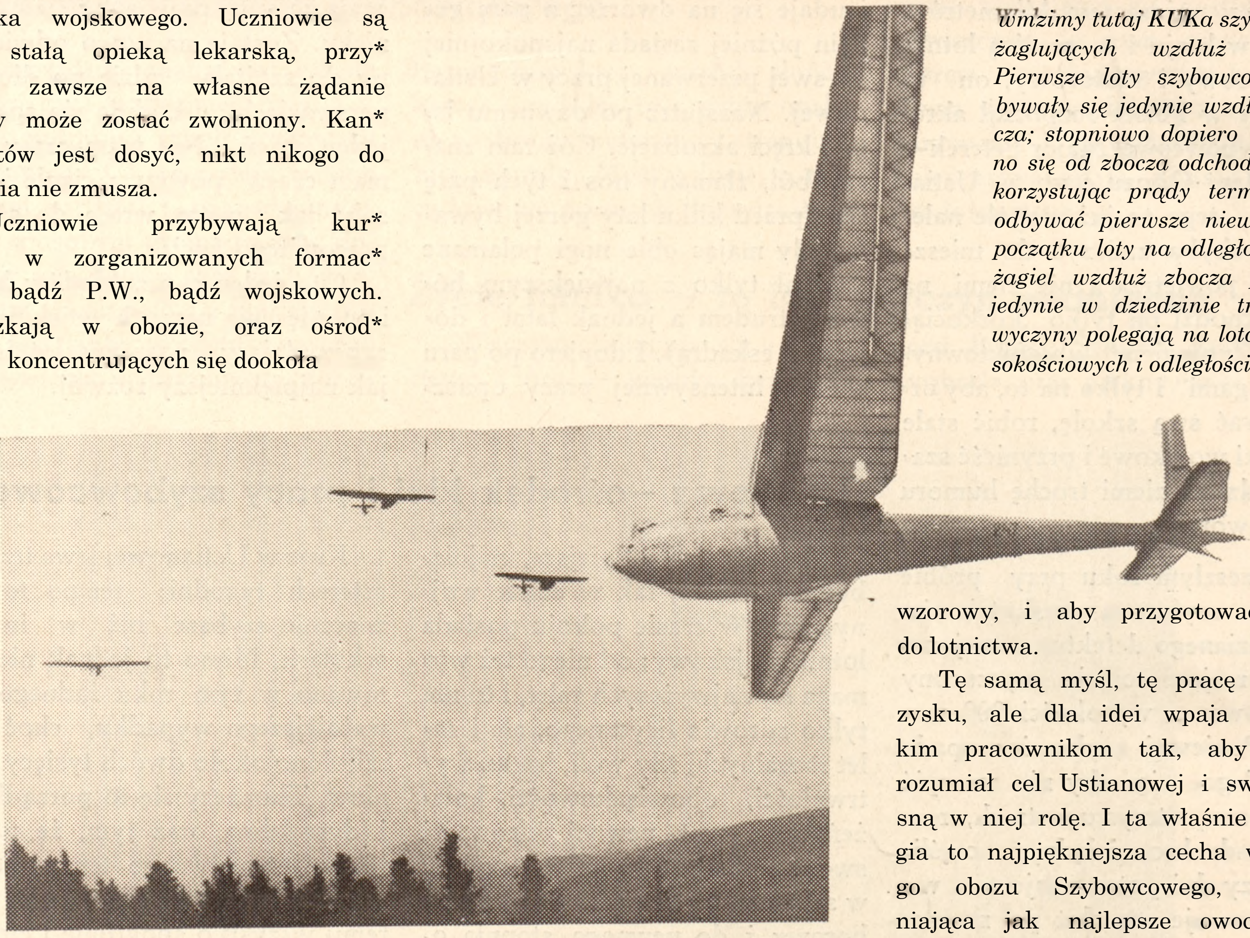
Kurs w Ustianowej trwa trzy do czterech tygodni; tempo to jest znacznie szybsze niż w innych szkołach. Mimo to jednak nie no* towano w tym roku żadnego po* ważniejszego wypadku, choć wy* szkolono około dwóch tysięcy ucz* niów. Tłumaczy się to porządkiem i dyscypliną oraz tym, że nauka mimo intensywnego tempa postę* puje bardzo stopniowo i uczeń, któ* remu wszystko spokojnie i cierpli* wie tłumaczą, ma czas oswoić się z pędem, wysokością itd. przyczym przewiduje się już z góry wszelkie możliwe błędy, wpajając sposoby ich przeciwdziałania. Po ukończę* niu kursu uczeń otrzymuje opinię, czy i w jakim stopniu nadaje się na



Na zawody oraz na dokonywanie większych wyczynów używa się „szybowców wyczynowych" Są to szybowce o wydoskonalonej konstrukcji, większe, cięższe, o dużej powierzchni nośnej i wytrzymałej budowie, zdolne do długich lotów, akrobacji, lotów w chmurach itd. Na zdjęciu widzimy jeden z najpiękniejszych polskich szybowców wyczynowych.

lotnika wojskowego. Uczniowie są pod stałą opieką lekarską, przy*czym zawsze na własne żądanie każdy może zostać zwolniony. Kan*dydatów jest dosyć, nikt nikogo do latania nie zmusza.

Uczniowie przybywają kur*sami w zorganizowanych formac*jach bądź P.W., bądź wojskowych. Mieszkają w obozie, oraz ośrod*kach, koncentrujących się dookoła



Widzimy tutaj KUKa szybowców, żaglujących wzdłuż zbocza. Pierwsze loty szybowcowe odbywały się jedynie wzdłuż zbocza; stopniowo dopiero nauczono się od zbocza odchodzić wykorzystując prądy termiczne i odbywać pierwsze niewielkie z początku loty na odległość. Dziś żagiel wzdłuż zbocza pozostał jedynie w dziedzinie treningu; wyczyny polegają na lotach wysokościowych i odległościowych.

baraków polowych, mieszkań dla instruktorów, i hangarów.

Warunki życia zdrowe, i este*tyczne. Urok podgórskiej krainy, czar malowniczych krajobrazów, świeże podgórskie powietrze, zieleń łąk i lasów, rozmaitość kratkowa*nych pól, barwne szybowce na sto*kach, gromady opalonych ludzi na startach, to wszystko zlewa się w jedną harmonię słońca, życia i ko*lorytu. Hangary i baraki tonące w zieloności, pomysłowe prysznice przy źródełkach górskich i różne zmyślne ozdoby, estetyczny czyś*ciutki obóz, wszystko utrzymane w jakimś jednolitym charakterze, w jakimś Ustianowej tylko wla*ściwym stylu.

Poza pracą szkoleniową jest praca we warsztatach. Każdy u*szkodzony szybowiec bywa tu na*tychmiast odstawiany, a na jego miejsce odrazu idzie nowy, aby w niczym nie przerywać tempa szko*lenia.

Mimo kilkunastokilometrowej przestrzeni, na jakiej rozrzucana jest Ustianowa, odległości prawie się nie odczuwa, tak ścisły kontakt pa*nuje z obozem, gdzie w każdej chwili wiadomo o wszystkim, co się dzieje na najodleglejszym punkcie. Mimo intensywnego tempa życia — spokój. Wszystko tu postępuje tak cicho, tak sprawnie, każdy ma tak jasno wytyczony swój dział, tak wszystko zorganizowane, dostar*czone na miejsce, iż poza wykona*niem swej pracy o nic troszczyć się nie potrzebuje. Cała organiza*cja jest tak prosta, iż zdawałoby się na pierwszy rzut oka, że pra*cuje tu jedynie kilku ludzi. Wszyst*kie nici łączą się w ręku ko*mendanta obozu, znanego asa szy*bowcowego i motorowego Majora Peterka, który tu od paru lat pra*cuje niestrudzenie od świtu do no*cy, całe swe siły, energię, zdrowie oddając Ustianowej, dążąc do te*go, aby stworzyć z niej ośrodek wzorowy, i aby przygotować ludzi do lotnictwa.

Tę samą myśl, tę pracę nie dla zysku, ale dla idei wpaja wszyst*kim pracownikom tak, aby każdy rozumiał cel Ustianowej i swą wla*sną w niej rolę. I ta właśnie ideolo*gia to najpiękniejsza cecha wielkie*go obozu Szybowcowego, zapew*niająca jak najlepsze owoce jego pracy.

Przed i po okresie szkoleniowym odbywają się w Ustianowej także i kursy dla instruktorów z całej Polski. Kursy te mają na celu nie tylko uczyć ale i wychowywać eli*tę. Kładzie się tu ogromny nacisk nie tylko na zdolności instruktor*skie ale i na zalety moralne, które odgrywają dużą rolę przy kwali*fikacjach instruktorskich.

Dużo dałoby się jeszcze po*wiedzieć o< naszym szybownictwie, znacznie więcej, niż pozwalają na to ciasne ramy artykułu. Niechże więc choć tych parę stron będzie odzwierciedleniem najciekawszych zagadnień szybowcowych oraz pię*knego rozwoju szybownictwa w Polsce, z którego możemy się na*prawdę poszczycić. Zaczęliśmy bo*wiem tak niedawno, wtedy, kiedy już niejeden naród posiadał szy*bownictwo do pewnego stopnia rozwinięte. Dziś zdystansowaliś*my szereg innych narodów, które nas dawniej wyprzedzały.

Wydawca: Światowy Związek Polaków z Zagranicy, Mazowiecka 1.

Szef Biura Prasowego S. Z. P. z Z.: Inż. Grabowski — Redaktor Wydawnictw S. Z. P. z Z.: Władysław Oszelda.

Zakłady Graf.-Introl. J. DZIEWULSKI, Warszawa, Mariensztadt 8